MARKTERSCHLIESSUNGSPROGRAMM FÜR KMU

Bahntechnik in Argentinien

Handout zum Zielmarktwebinar der Geschäftsanbahnung, 8.- 12. Juni 2026

AHP INTERNATIONAL

AHK Cámara de Industria y Comercio Argentino-Alemana
Deutsch-Argentinische Industrie- und Handelskammer

Impressum

Herausgeber
AHP International GmbH & Co. KG
Telefon: +49 30 4036876 99
E-Mail: office@ahp-international.com
www.ahp-international.com

Text und Redaktion
Christina Keim / AHK Argentinien
Ofelia Ortiz / AHK Argentinien

Stand
April 2026

Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

Das Markterschließungsprogramm wird im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie umgesetzt von:

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnung Bahntechnik in Argentinien 2026 erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

1 Abstract 4

2 Wirtschaftsdaten kompakt 5

3 Branchenspezifische Informationen 13

3.1 Marktpotenziale und Chancen 13

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren 15

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele 16

3.4 Wettbewerbssituation 20

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Bahntechnik 23

4 Kontaktadressen 25

5 Quellen 29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Weitere wichtige Informationen zu Argentinien 12

Tabelle 2: SWOT - Analyse 24

Tabelle 3: Institutionen, Behörden und Branchenkammern mit Relevanz für die Branche 25

Tabelle 4 Unternehmen (Auswahl) 26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wirtschaftsdaten Kompakt Argentinien (GTAI, 2025) 5

Abbildung 2: Vorortstrecken im Großraum Buenos Aires 21

Abbildung 3: U-Bahnnetzwerk Buenos Aires 21

Abbildung 4: Netzwerk Belgrano Cargas y Logística 22

1 Abstract

Argentinien verfügt über eines der größten Schienennetze der Region, das allerdings aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung und Unterfinanzierung stark modernisierungsbedürftig ist. Die Regierung, internationale Banken und Kreditinstitute sowie die Privatwirtschaft in Schlüsselbranchen unterstützen Projekte im Bahnsektor in denen besonderes Potenzial oder besondere Notwendigkeit gesehen wird.

Dazu gehören vor allem die Aufrechterhaltung und Verbesserung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Ballungsgebiet Buenos Aires, dessen Vorortzüge und U-Bahnen täglich von Millionen Menschen genutzt werden, und ohne den der öffentliche Nahverkehr der Region stark beeinträchtigt wäre.

Der andere hervorzuhebende Bereich ist der Güterverkehr, dessen Transportmenge zwar seit mehreren Jahrzehnten stagniert, der allerdings angesichts des prognostizierten Wachstums in Branchen wie der Landwirtschaft, dem Bergbau oder der steigenden Förderung von Öl und Gas in der Vaca Muerta Formation in Patagonien erhebliche Vorteile gegenüber dem Transport ausschließlich über die Straße bietet.

In der Branche stechen aktuell um die 10 Unternehmen im Tier-1 und rund 40 Firmen im Tier-2 / Tier-3 Bereich hervor, die in verschiedenen Konstellationen an den gegenwärtigen Projekten sowie im Betrieb und der Instandhaltung des Bahnnetzwerkes beteiligt sind. Darunter sind viele argentinische Unternehmen sowie einige internationale Player, die weltweit agieren und bekannt sind.

Argentinien befindet sich in einem tiefgreifenden wirtschaftlichen, politischen und sozialen Wandel, der für die Bahnindustrie sowohl Chancen als auch Herausforderungen mit sich bringt. Die Regierung unter Javier Milei setzt den Fokus auf wirtschaftliche Öffnung und treibt eine umfassende Agenda der Entbürokratisierung und der Verschlankung des Staatsapparates voran. Auf diesem Weg hat sie in den letzten zweieinhalb Jahren in einigen Bereichen, wie der Senkung der galoppierenden Inflation, dem Abbau von Bürokratie sowie der Normalisierung der Prozesse im Außenhandel, beachtliche Fortschritte erzielt. Auch Investitionsanreize wurden geschaffen und eine Arbeitsmarktreform auf den Weg gebracht. Auf der anderen Seite gibt es noch viele Bereiche, die der Neuordnung bedürfen und es ist auch zu beobachten, dass die erfolgte Schocktherapie für viele argentinische Unternehmen und auch für die Bevölkerung große Einschnitte mit sich brachte. Trotzdem blieb die Unterstützung des Regierungsprogramms bisher weitgehend konstant.

Vor diesem Hintergrund können ausländische Unternehmen im Bahnsektor vom vorhandenen Potenzial profitieren und Markteintrittschancen vor allem in den folgenden Bereichen nutzen:

- Produkte, Anlagen und Dienstleistungen für die Modernisierung und Instandhaltung des vorhandenen Bahnnetzwerkes.
- Teilnahme an den aktuellen Großprojekten als Zulieferer moderner Technologien, Anlagen und Systemen sowie mit Dienstleistungen.

Nachfrage gibt es vor allem in den Bereichen Gleisbaumaterialien, Rollmaterial und dessen Komponenten zur Nachrüstung älterer Züge, Ersatzteile und Werkzeug, Signal- und Leittechniksysteme sowie Prüfung, Zertifizierung und Betriebsüberwachung. Die zunehmende Digitalisierung von Systemen in Bereichen wie Ticketverkauf, Sammlung von Fahrgastinformationen sowie Routinechecks und Wartung birgt ebenfalls Potenzial.

Insgesamt gelten Anlagen und Dienstleistungen aus Deutschland sowie Produkte „Made in Germany“ als qualitativ hochwertig und vertrauenswürdig und genießen in Argentinien traditionell einen guten Ruf.

2 Wirtschaftsdaten kompakt

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • DEZEMBER 2025

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Argentinien

Alle wichtigen Kennzahlen zur Wirtschaft in rund 150 Ländern – übersichtlich, vergleichbar und von Germany Trade & Invest geprüft.

Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

Einwohnerzahl	*2025*	*45,9 Mio.*
	2030	*46,6 Mio.*

Fertilitätsrate Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau	2023	1,5

Bevölkerungswachstum

Altersstruktur
2025

Analphabetenquote Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %	2020	0,9 %

Fläche und Sprache

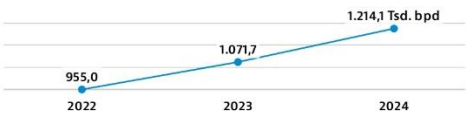
Fläche	2023	2.780.400 km²
Geschäftssprache(n)		Spanisch

Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe Fossil und mineralisch	Blei | Bor | Eisenerz | Erdgas | Erdöl | Gold | Kupfer | Lithium | Mangan | Silber | Uran | Zink | Zinn

Gas - Fördermenge

Erdöl - Fördermenge



Gas - Reserven	2023	470,0 Milliarden cbm
Erdöl - Reserven	2023	398,0 Megatonnen

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Seite 1/11

Abbildung 1: Wirtschaftsdaten Kompakt Argentinien (GTAI, 2025)

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

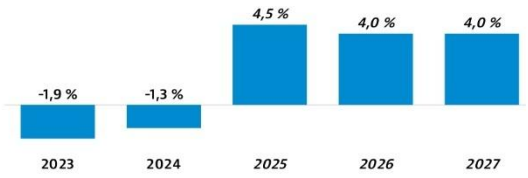
Währung - Bezeichnung	**Argentinischer Peso (arg$)** 1 arg$ = 100 Centavos
Währung - Kurs 09/2025	1 € = 1.622,60 arg$ 1 US$ = 1.380,00 arg$

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2022	2023	2024
1 € =	137,23 arg$	320,08 arg$	993,05 arg$
1 US$ =	130,81 arg$	295,29 arg$	916,17 arg$

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real



BIP
Nominal

	2024	*2025*	*2026*
US$ (Mrd.)	637,2	*683,4*	*667,9*
arg$ (Mrd.)	583.909,6	*856.035,1*	*1.031.451,5*

BIP/Kopf
Nominal

	2024	*2025*	*2026*
US$	13.523	*14.359*	*13.895*
arg$	12.391.673	*17.986.826*	*21.458.057*

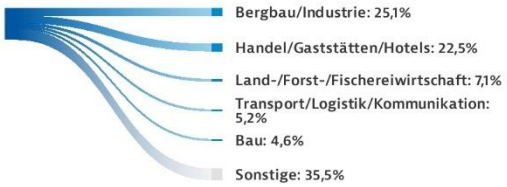
BIP/Kopf in Kaufkraftstandards
Nominal

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Ausgaben für F&E
% des BIP

2020	0,5 %
2021	0,5 %
2022	0,5 %

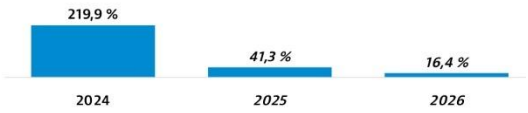
BIP-Entstehung
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023



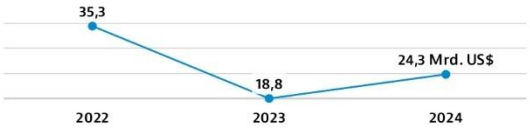
BIP-Verwendung
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023

Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo
% des BIP

2024	0,9 %
2025	*-1,2 %*
2026	*-0,4 %*

Arbeitslosenquote

2024	7,2 %
2025	*7,5 %*
2026	*6,6 %*

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

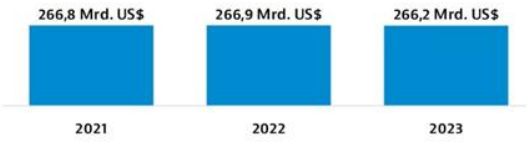
Investitionsquote % des BIP, brutto, öffentlich und privat	2024	15,8 %
	2025	*14,8 %*
	2026	*17,5 %*

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo % des BIP	2024	0,5 %
	2025	*0,4 %*
	2026	*0,3 %*

Staatsverschuldungsquote % des BIP, brutto	2024	84,7 %
	2025	*78,8 %*
	2026	*73,6 %*

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen	2022	15.201 Mio. US$
	2023	23.866 Mio. US$
	2024	11.431 Mio. US$

FDI - Bestand	2022	116.627 Mio. US$
	2023	130.302 Mio. US$
	2024	175.538 Mio. US$

FDI - Hauptländer
Anteil in %, Bestand; 2024

USA: 17,3% | Spanien: 15,4% | Niederlande: 11,9% | Brasilien: 7,7% | Uruguay: 5,1% | Schweiz: 4,2% | Vereinigtes Königreich: 4,1% | Frankreich: 4,1% | Chile: 3,6% | Mexiko: 3,0% | Kanada: 2,9% | Luxemburg: 2,8%

FDI - Hauptbranchen
Anteil in %, Bestand; 2024

Verarbeitende Industrie: 36,3% | Bergbau: 25,7% | Handel und Reparaturen: 9,7% | Finanzen: 9,2% | Information und Kommunikation: 6,8% | Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft: 2,0% | Transport und Lagerung: 1,6% | Professionelle, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen: 1,6% | Bauwirtschaft: 1,5% | Strom-/Gasversorgung: 1,4%

Außenwirtschaft

Warenhandel

Warenhandel
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

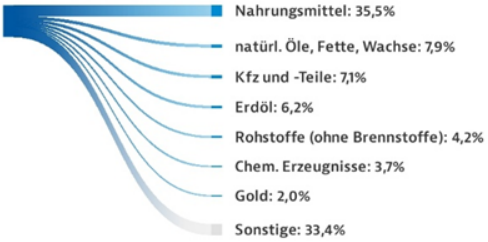
	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. US$)	88,4	13,5	66,8	-24,5	79,7	19,3
Importe (Mrd. US$)	81,5	29,0	73,7	-9,6	60,8	-17,6
Saldo (Mrd. US$)	6,9		-6,9		18,9	

Exportquote Exporte/BIP in %	2022	14,0 %
	2023	10,3 %
	2024	12,5 %

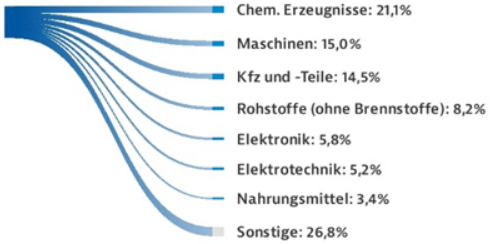
Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Ausfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenexporten; 2024

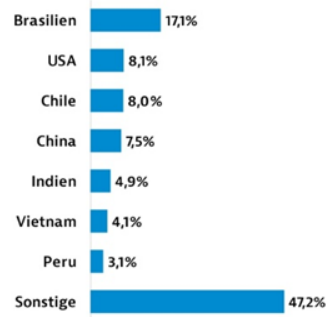


Einfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenimporten; 2024



Handelspartner

Hauptabnehmerländer
Anteil an den Warenexporten; 2024



Hauptlieferländer
Anteil an den Warenimporten; 2024

Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. US$)	14,4	50,3	16,1	11,8	17,1	6,3
DL-Importe (Mrd. US$)	21,2	59,8	22,5	6,1	22,6	0,3
Saldo (Mrd. US$)	-6,8		-6,4		-5,5	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	Mercosur; SACU Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory
Mitgliedschaft in Zollunion	Mercosur (ist als Zollunion mit gemeinsamem Außenzolltarif konzipiert; allerdings kann jeder Mitgliedstaat Ausnahmen vom gemeinsamen Zolltarif definieren)

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2023	%	2024	%	H1/25	%
Exporte (Mrd. Euro)	9,9	-2,3	8,5	-14,8	4,6	13,5
Importe (Mrd. Euro)	6,9	-34,4	7,9	13,8	3,6	12,0
Saldo (Mrd. Euro)	3,0		0,6		1,0	

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte (Mrd. Euro)	3,6	4,1	6,0	64,3	6,3	5,2
DL-Importe (Mrd. Euro)	1,5	-1,8	2,7	76,2	2,9	8,1
Saldo (Mrd. Euro)	2,1		3,3		3,3	

Freihandelsabkommen mit der EU Ratifizierung des Assoziierungsabkommens EU-Mercosur ausstehend

Einseitige EU-Zollpräferenzen Keine einseitigen Präferenzregelungen

Warenhandel mit Deutschland

Warenhandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

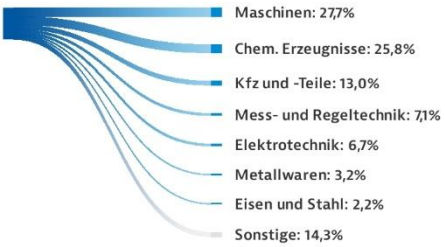
	2023	%	2024	%	*H1/25*	*%*
Dt. Exporte (Mio. Euro)	2.531,6	1,4	2.273,7	-10,2	*1.330,8*	*24,4*
Dt. Importe (Mio. Euro)	974,5	-11,2	1.068,9	9,7	*576,6*	*18,3*
Saldo (Mio. Euro)	1.557,1		1.204,8		*754,2*	

Rangstelle bei deutschen Exporten
2024; 1 = beste Bewertung
Rang 56 von 238

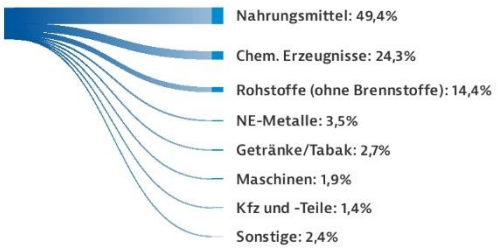
Rangstelle bei deutschen Importen
2024; 1 = beste Bewertung
Rang 71 von 238

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtexporten; 2024



Deutsche Importgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtimporten; 2024



Bilateraler Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2021	%	2023	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	741,9		775,1	
DL-Importe (Mio. Euro)	276,5		468,7	
Saldo (Mio. Euro)	465,3		306,4	

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)
2021 | 3.999 Mio. Euro
2022 | 5.479 Mio. Euro
2023 | 4.474 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)
2021 | X
2022 | X
2023 | X

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)	2022	+265 Mio. Euro
	2023	+462 Mio. Euro
	2024	+303 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)	2022	-103 Mio. Euro
	2023	+33 Mio. Euro
	2024	-15 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungs-abkommen	Abkommen vom 13.07.1978, in Kraft seit 25.11.1979

Investitionsschutz-abkommen	Abkommen vom 09.04.1991, in Kraft seit 08.11.1993

Bilaterale öffentliche Entwicklungs-zusammenarbeit	2020	20,4 Mio. Euro
	2021	10,1 Mio. Euro
	2022	7,8 Mio. Euro

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	Buenos Aires, https://buenos-aires.diplo.de/ar-de

Auslandsvertretung des Landes in Deutschland	Berlin, https://ealem.cancilleria.gob.ar/de

Auslandshandelskammer	Buenos Aires, www.ahkargentina.com.ar/de

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO2-Äquivalent	2012	10,1 tCO_2e
	2022	9,5 tCO_2e

Treibhausgasemissionen Anteil weltweit in %	2012	0,9 %
	2022	0,9 %

Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP In Tonnen CO2-Äquivalent	2012	731,9 tCO_2e
	2022	717,1 tCO_2e

Emissionsstärkste Sektoren Anteil in %; 2022	Landwirtschaft: 34,1% | Elektrizität/Wärme: 15,3% | Transport: 13,3%

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2012	7,6 %
	2022	9,2 %

Stromverbrauch In Kilowattstunden pro Kopf	2023 | 2.822 kWh pro Kopf

Sustainable Development Goals Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 46 von 167

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien 0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste	7 von 7	**Corruption Perceptions Index** 2024; 1 = beste Bewertung	Rang 99 von 180
Logistics-Performance-Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 73 von 139	**Internetqualität** 2024; 1 = beste Bewertung	Rang 53 von 121

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Tabelle 1: Weitere wichtige Informationen zu Argentinien

GTAI-Informationen zu Argentinien	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	SWOT-Analyse
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Argentinien	Recht kompakt
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Argentinien	Zoll und Einfuhr kompakt

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und Chancen

Argentinien bietet trotz der komplexen wirtschaftlichen Herausforderungen und einer gewissen makroökonomischen Instabilität gerade aktuell attraktive Einstiegs- und Wachstumschancen für deutsche Unternehmen im Bereich der Bahntechnik. Die bestehende Eisenbahninfrastruktur des Landes ist im regionalen Vergleich umfangreich, weist aber in vielen Segmenten einen hohen Modernisierungsbedarf auf. Dazu gehören vor allem die Bereiche Elektrifizierung, Signal- und Leittechnik, Erneuerung von Gleisanlagen sowie die Modernisierung von Fahrzeugflotten und Werkstätten.

Argentinien plant derzeit gezielte Investitionen, vor allem in die Infrastruktur. Der Bahnsektor gehört dabei zu den Prioritäten der öffentlichen Infrastrukturinvestitionen für 2026. Die Gründe dafür sind vielfältig. Auf der einen Seite stehen eine marode und lang vernachlässigte Bahninfrastruktur, die erhebliche Sicherheitslücken aufweist, was die jüngsten Unfälle im Bereich Schienenverkehr (Zusammenstoß von zwei Vorortzügen im Mai 2024 und Entgleisung eines Zuges Ende 2025) verdeutlichen sowie die massiven Verluste in den Bilanzen der weiterhin staatlichen Bahnverkehrsbetreiber. Auf der anderen Seite besteht die Notwendigkeit den Bahnverkehr als insgesamt effiziente und nachhaltige Transportlösung, sowohl für Personen als auch für Güter, aufrecht zu erhalten.

Dass dies erkannt wurde, zeigt zunächst das im Juni 2024 verkündete Notstandsdekret für den Schienenverkehr und nun die Tatsache, dass der Sektor zu einem Schwerpunkt der Haushaltsausgaben im laufenden Jahr gemacht wurde. Die Investitionen sollen dabei auch die Privatisierungspläne der Regierung, für die mehrheitlich in staatlicher Hand befindlichen Unternehmen der Branche vorbereiten bzw. ermöglichen. [1]

Vor diesem Hintergrund wurde im August 2025 bekannt gegeben, dass die Privatisierung der staatlichen Bahnverkehrsbetreiber und Infrastrukturunternehmen zunächst ausgesetzt wird und stattdessen Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur und des Fahrzeugparks vorgenommen werden, bevor eine Privatisierung erneut in Betracht gezogen wird. [2]

Seit der Ausrufung des Eisenbahnnotstands wurden bereits mehr als 60 Bauvorhaben durchgeführt, die darauf abzielen, kritische Betriebsprobleme zu lösen, z.B. in den Bereichen Signaltechnik, Verbesserung der Gleise oder Elektrifizierung. Zu den wichtigsten Verbesserungen gehören die Inbetriebnahme automatischer Bremssysteme auf allen Vorortlinien des Großraumes Buenos Aires, die Erneuerung von mehr als 30 km Gleisen, die Verlegung von mehr als 210.000 m Signalkabeln, die Installation von Signalen sowie die Inbetriebnahme einer neuen Überführung und die Installation von Weichenstellmaschinen.

Von den bisher investierten Mitteln flossen 40% in den Kauf von neuem Rollmaterial, Ersatzteile für größere Wartungsarbeiten sowie in die Modernisierung und Erweiterung von Werkstätten, 36% in Gleisbauarbeiten, 16% in Signalanlagen und der Rest in andere Maßnahmen zur Aufwertung der Infrastruktur und der Minderung von Betriebsrisiken. [3] [4]

So hat die Regierung in den Jahren 2024 und 2025 bereits mehrere hundert Millionen EUR in die Aufrüstung von

[1] Grimaldi, Ignacio in La Nación (2025): El Gobierno proyecta aumentar la inversión pública en 2026 y prioriza el sistema ferroviario (07.12.2025), https://www.lanacion.com.ar/economia/el-gobierno-proyecta-aumentar-los-recursos-para-obra-publica-en-2026-y-prioriza-el-sistema-nid07122025/

[2] El Intransigente (2025): Pausa en la privatización de Trenes Argentinos: el Gobierno apuesta a una inversión récord para renovar la red ferroviaria (10.08.2025), https://elintransigente.com/2025/08/pausa-en-la-privatizacion-de-trenes-argentinos-el-gobierno-apuesta-a-una-inversion-record-para-renovar-la-red-ferroviaria/

[3] Ministerio de Economía | Transporte (2025): Emergencia Ferroviaria: Avanza el plan de acción para mejorar el sistema ferroviario de cara a la privatización (19.12.2025), https://www.argentina.gob.ar/noticias/emergencia-ferroviaria-avanza-el-plan-de-accion-para-mejorar-el-sistema-ferroviario-de-cara

[4] Ministerio de Economía | Transporte | Trenes Argentinos Operaciones (2024): La línea Mitre ya cuenta con sistema de frenado automático ATS en todos sus ramales (11.12.2024), https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-linea-mitre-ya-cuenta-con-sistema-de-frenado-automatico-ats-en-todos-sus-ramales-0

bestehendem sowie die Anschaffung von neuem Rollmaterial investiert, darunter in mehrere dieselelektrischen Lokomotiven und Zugformationen, um die bestehende Flotte im Nahverkehr zu ersetzen bzw. auszubauen. Mittel flossen ebenfalls in den Kauf von Ersatzteilen für die Durchführung von Reparaturen und die geplante Generalüberholung der Züge. Dazu gehören Drehgestelle, Kupplungen, Materialien für das Antriebssystem, elektrische Teile, Reifen und Federungselemente. Außerdem Teile für die Motoren, das Bremssystem und Materialien für die Führerstände und Innenausstattung der Personenwagen sowie Werkzeuge und Geräte für regelmäßige Wartungsarbeiten.

Darüber hinaus wurde die Gelegenheit genutzt, um die Einheiten an die spezifischen Bedingungen des lokalen Betriebs anzupassen mit dem Ziel, die Betriebseffizienz zu steigern, die Lebensdauer des Rollmaterials zu verlängern, Kosten zu senken und einen zuverlässigeren Service zu gewährleisten. [5] [6]

Im Bereich Güterverkehr übernahm der Staat ebenfalls die Verantwortung für verschiedene Projekte wie die Sanierung der Zufahrt zum Hafen von Bahía Blanca und Arbeiten an der Nuevo Central Argentino (NCA).[7]

Für das laufende Jahr sieht der Nationale Plan für öffentliche Investitionen ein Gesamtvolumen vor, dass 48% über dem Volumen von 2025 und ebenso über der prognostizierten Inflationsrate von ca. 20% p.a. liegt. Der Eisenbahnsektor wird dabei mit einem Betrag von umgerechnet etwa 342 Mio. EUR einer der größten Begünstigten sein.

Die vorgesehenen Eisenbahnmodernisierungsprojekte sollen die Sicherheit der Fahrgäste verbessern und insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit des Netzes erhöhen.[8]

Nur so kann das vorhandene Potenzial, welches sowohl im Bezug auf die mögliche Ausweitung der Produktionskapazitäten Argentiniens in Zukunftsbranchen als auch in der Beteiligung der Bahnindustrie an dieser Entwicklung noch lange nicht ausgeschöpft ist, auch nachhaltig genutzt werden. Aktuell werden beispielsweise von jährlich bis zu 600 Mio. Tonnen Gütern nur etwa 20 Mio. Tonnen auf der Schiene transportiert. Diese Menge hat sich in mehr zwanzig Jahren praktisch nicht verändert und macht jeweils nur 5% oder weniger des Gesamtvolumens aus. Dabei bietet die Eisenbahn bei angemessener Ausstattung und Nutzbarkeit optimale Transportbedingungen gerade in diesem Bereich und könnte wachsende Branchen wie den Bergbau, die Energiewirtschaft, die Holzindustrie oder auch den Transport von Containern und Kfz optimal begleiten.

Darüber hinaus wäre die Modernisierung der Langstrecken sowie zusätzliche Verbindungen zwischen den wichtigsten Städten des Landes für Passagiere lohnend, sowie die Erhaltung und weitere Verbesserung des Bahnnetzes in der Metropolregion Buenos Aires. In allen Bereichen des Schienenverkehrs wird für die kommenden Jahre eine steigende Nachfrage erwartet.[9]

Vor diesem Hintergrund ergibt sich beachtliches Marktpotenzial und konkrete Geschäftschancen in allen Bereichen der Bahntechnik und entlang deren Wertschöpfungskette, von Infrastrukturmaßnahmen über Rollmaterial, dessen Wartung und Instandhaltung, Signal- und Leittechniksysteme bis hin zu Prüfung, Zertifizierung und Überwachung. Auch im Bereich Digitalisierung wird eine wachsende Nachfrage von Lösungen bezüglich Ticketing, Fahrgastinformation, Wartungssystemen usw. prognostiziert.

Diese Nachfrage appelliert zudem direkt an die Stärken deutscher Anbieter entsprechender Produkte, Systeme und

[5] Ministerio de Economía | Transporte (2025): Después de 9 años, Trenes Argentinos compra material rodante y repuestos para mejorar la seguridad (20.01.2025), https://www.argentina.gob.ar/noticias/despues-de-9-anos-trenes-argentinos-compra-material-rodante-y-repuestos-para-mejorar-la

[6] Rossi, Antonio in Letra P (2025): Javier Milei sale a comprar sin licitación 43 trenes que iba a proveer China (22.11.2025), https://www.letrap.com.ar/economia/javier-milei-sale-comprar-licitacion-43-trenes-que-iba-proveer-china-n5420331

[7] Portal de Noticias Transporte y Energía (2026): Avanzan las licitaciones para obras en el Belgrano Norte, que serán costeadas por el Estado (11.02.2026), https://energiaytransporte.com.ar/Noticias/Noticias-202602/avanzan-las-licitaciones-para-obras-en-el-belgrano-norte-que-seran-cos.html

[8] Grimaldi, Ignacio in La Nación (2025)

[9] Ing. Agostinelli, Aníbal für CAMARCO (o.D.): Sector Ferroviario y Subterráneos, Plan de Inversiones 2024-2033- Sector Ferroviario, https://www.camarco.org.ar/wp-content/uploads/2023/07/13-FFCC.pdf

Anlagen sowie Dienstleistungen und den Bereich Wissenstransfer. Wie in anderen Branchen auch, sind vor allem moderne hochtechnologische Lösungen und Systeme gefragt bei denen Deutschland in aller Regel weltweit einen Vorsprung mitbringt und die für ihre Qualität, Effizienz und Langlebigkeit geschätzt werden.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Gerade weil bis vor wenigen Jahren nur geringe Summen in die argentinische Bahnindustrie investiert wurden, bestehen nun viele Anknüpfungspunkte für den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes sowie des Rollmaterials und der Wartungs- und Instandhaltungsinfrastruktur. Auch einige neue Strecken oder Streckenabschnitte sind in Planung bzw. in der Ausschreibungsphase.

Mehrere zentrale Unternehmen des argentinischen Bahnsektors befinden sich derzeit noch in öffentlicher Hand, darunter Personenverkehrs- und Infrastrukturbetreiber im Großraum Buenos Aires sowie der staatliche Güterverkehr (Sociedad Operadora Ferroviaria SA | SOFSA, Trenes Argentinos Infraestructura | ADIFSA und Belgrano Cargas y Logística SA). Im Juni 2024 wurde allerdings ein umfangreiches Gesetzespaket „Ley Bases“ verabschiedet, in welchem u.a. die weitgehende Privatisierung dieser und anderer staatlicher Unternehmen angekündigt wurde.

Es wird deshalb davon ausgegangen, dass beispielsweise SOFSA mittel- bis langfristig in ein Konzessionssystem übergehen wird. Während ADIFSA, Besitzer der Bahninfrastruktur und zuständig für deren Erhaltung, möglicherweise mit anderen Institutionen oder Unternehmen fusioniert oder verschmolzen wird.[10]

Bevor dies geschehen kann, ist es notwendig, das komplette System in einen guten Zustand zu bringen und damit einen effizienten Betrieb zu ermöglichen. Aus diesem Grund werden aktuell eine große Anzahl von Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sowohl bei der Infrastruktur als auch bei der Zugflotte vorgenommen.

Für das Unternehmen Belgrano Cargas y Logística SA sind die Ausschreibungen für die Privatisierung dagegen bereits im Gange. Näheres zu den genannten Vorhaben finden Sie in Kapitel 3.3.

Im Rahmen des bereits erwähnten Basisgesetzes wurde ebenfalls ein Anreizsystem für Großinvestitionen, RIGI genannt, geschaffen. Dies sieht für Investoren der Privatwirtschaft bei Projekten ab 200 Mio. USD in Schlüsselsektoren der argentinischen Wirtschaft steuerliche Vorteile und Investitionsgarantien vor. Der Infrastruktursektor ist als einer von neun Sektoren in das Programm miteingeschlossen. Aufgrund des Booms in den Sektoren Bergbau und Oil & Gas mit wachsenden Exportvolumen, als auch des traditionell starken Landwirtschaftssektors ist die Modernisierung und Reaktivierung des Schienennetzes für viele private Akteure von Vorteil.[11]

Der argentinische Markt steht internationalen Investoren bei vielen öffentlichen Ausschreibungen und gerade auch bei Infrastrukturprojekten offen. Die Vorgaben sind vor allem bei Großprojekten, beispielsweise im Rahmen des RIGI, auf die Teilnahme ausländischer Firmen ausgelegt und diese ist deshalb grundsätzlich auch ohne eigene Niederlassung im Land möglich. [12]

Sie erfordert jedoch die Erfüllung bestimmter formaler, rechtlicher und technischer Voraussetzungen und deshalb geht die Empfehlung allgemein trotzdem dahin, sich mit lokalen Partnern zusammenzuschließen. Dies vor allem im Hinblick auf das Erfordernis der lokalen Marktkenntnis und Präsenz, Erfahrung mit argentinischen Vergabe- und Verwaltungsprozessen, eine effektive Projektbeobachtung und Netzwerkarbeit sowie rechtliche und steuerliche Begleitung vor Ort.

[10] En el Subte (2025): SOFSE y ADIF ya son sociedades anónimas (20.03.2025), https://enelsubte.com/noticias/sofse-y-adif-ya-son-sociedades-anonimas/

[11] ARCA (o.D.): Régimen de Incentivos para Grandes Inversiones – RIGI, https://www.arca.gob.ar/rigi/

[12] Agencia de Promoción Inversiones y Comercio Internacional (o.D.): Incentivos a la inversión, https://argentina.ar/es/promargentina/inverti/incentivos-la-inversion

Internationale Unternehmen müssen für die Teilnahme an Ausschreibungen regelmäßig ihre Rechts- und Geschäftsfähigkeit im Ursprungsland durch geeignete Nachweise belegen und eine Steuer- und Rechtsvertretung in Argentinien benennen. Dieser Punkt bietet zwar den Vorteil eines zunächst kürzeren und günstigeren Verfahrens, da kein lokales Unternehmen gegründet wird. Es hat aber einen entscheidenden Nachteil dadurch, dass die bevollmächtigte physische (nicht die juristische) Person persönlich umfassend haftbar ist für alle Verpflichtungen, die aus dem Projekt entstehen können, welche gerade bei Infrastrukturprojekten enorm sind. Aus diesem Grund kann die Findung einer Person, die gewillt und in der Lage ist die Vertretung und Verantwortung für ein solches Projekt zu übernehmen, schwierig sein.

Zusätzlich ist es üblich, dass Interessenten sich für das jeweilige Vergabeverfahren präqualifizieren oder bei den Auftraggebern registrieren.

Für den Zuschlag oder die Umsetzung eines Projekts ist häufig die Gründung einer lokalen Gesellschaft oder Zweckgesellschaft (SPV) erforderlich, insbesondere bei langfristigen Konzessionen oder PPP-Modellen. Internationale Unternehmen treten ebenfalls häufig in Konsortien mit lokalen Partnern an, was insbesondere im Infrastruktur- und Bahnbereich üblich ist.

Öffentliche Ausschreibungen erfolgen u.a. durch Ministerien, staatliche Unternehmen (z.B. im Bahnbereich durch ADIFSA, SOFSA, Belgrano Cargas) oder die Provinzen bzw. Kommunen.

Typische Anforderungen im Ausschreibungsprozess sind Nachweise der technischen Eignung durch passende Referenzen, der wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit, Compliance- und Integritätsnachweise sowie die Abgabe eines technischen und wirtschaftlichen Angebots gemäß den in den Ausschreibungsunterlagen veröffentlichten Vorgaben inkl. Finanzierungs- und Businessplänen.

Für Infrastruktur- und Bahnprojekte gelten oft zusätzliche Vorgaben hinsichtlich der Einhaltung technischer Normen und lokaler Standards oder spezielle Zulassungen und Genehmigungen durch Fachbehörden. Auch sind lokale Wertschöpfungs- oder Beschäftigungsanforderungen zu berücksichtigen, sofern sie in der Ausschreibung genannt werden, und nicht zuletzt die Koordination mit Regulierungs- und Kontrollbehörden sowie Banken, Kreditinstituten oder Exportkreditagenturen.

Im Bahnbereich sind staatliche Akteure oft gleichzeitig Auftraggeber, Infrastrukturhalter und Regulator. Dies macht eine sorgfältige Abstimmung in der Projektvorbereitung besonders wichtig. [13]

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Nach den vorangestellten allgemeinen Ausführungen und der Darstellung bisheriger Maßnahmen zur Modernisierung im Bereich Bahntechnik, werden in diesem Kapitel einige der aktuell geplanten bzw. in der Durchführung befindlichen Aktivitäten vorgestellt.

Modernisierung und Instandhaltung des Bahnnetzwerk im Großraum Buenos Aires

Die drei wichtigsten öffentlichen Investitionsprojekte im Eisenbahnsektor des laufenden Jahres umfassen Zahlungen an ADIFSA i.H.v. 191 Mio. EUR. Darin enthalten sind unter anderem Arbeiten an der Vorortlinie Mitre, deren Verbindung zur Bahnlinie San Martín und dem Kopfbahnhof Retiro.

Weiterhin sollen 122 Mio. EUR an SOFSA überwiesen werden, die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zuständig ist. Die Gelder sind für Gleiserneuerungen, die Ausstattung von Werkstätten für die Instandhaltung von Rollmaterial und Immobilien bestimmt.

Drittens erhält die Eisenbahnlinie Ferrocarril Roca, die die meisten Fahrgäste befördert, eine Zuweisung von 29 Mio. EUR, die fast vollständig durch ein Darlehen der Interamerikanischen Entwicklungsbank (IDB) finanziert wird. Ziel dieser Initiative ist die Erneuerung und Elektrifizierung des Personenverkehrs auf wichtigen Streckenabschnitten zwischen der Stadt Buenos Aires und der Provinzhauptstadt

[13] Jefatura de Gabinete de Ministros | Ejecutiva (o.D.): Participación Público Privada, https://www.argentina.gob.ar/jefatura/evaluacion-presupuestaria/ppp

La Plata sowie weiteren Verbindungsstrecken in den südlichen Vorstädten.[14]

Gerade im Februar 2026 wurden neue Angebote für vom Staat finanzierte Bauarbeiten an der Vorortstrecke Belgrano Norte gesichtet. Es handelt sich um die Erneuerung von 17 km Gleisen sowie deren Ausrüstung mit Monoblock-Spannbetonschwellen, elastischen Befestigungen, Aufschüttung von Schotter, etc. Zusätzlich werden Brückengleise, Bahnübergänge, Weichen und Kreuzungen (ADV) ausgetauscht und Arbeiten an der Signaltechnik und am Bremssystem ATS durchgeführt. Damit steigt die Anzahl der staatlich finanzierten Bauvorhaben für die Strecke auf sechs, obwohl diese seit mehr als 30 Jahren privatisiert ist. Der Vertrag mit dem Betreiber Ferrovías wurde aktuell bis Mitte 2027 verlängert.

Bei weiteren laufenden Ausschreibungen geht es um die Beschaffung von Weichen sowie Antriebssätze für Weichenstellvorrichtungen und Arbeiten an den Signalanlagen. Zu den sich bewerbenden Konsortien gehören u.a. die Unternehmen UTE Herso - Ferromel, C&E Construcciones, UTE Zonis, Concret-Nor, UTE Infesur – Premoldeados, Amurrio Ferrocarril y Equipos, Voestalpine Railway Systems JEZ, Wuhu China Railway, China Railway Construction Heavy Industry und Induvía.

Belgrano Norte ist nicht die einzige konzessionierte Linie, für die der Staat Bauarbeiten bezahlt oder bezahlen wird. Für Arbeiten an anderen Vorortzügen im Großraum Buenos Aires hat ADIFSA ebenfalls Ausschreibungen für verschiedene Arbeiten durchgeführt.[15]

Erweiterung des U-Bahn-Netzwerkes (Neubau der Linie F)

Im März 2026 stellte die Regierung der Stadt Buenos Aires das Projekt für den Neubau der U-Bahn-Linie F vor, um von der Stadtverordnetenversammlung die notwendige Erlaubnis zur Aufnahme von lokalen und internationalen Krediten i.H.v. bis zu 1,35 Mrd. USD für das Vorhaben zu erhalten. Der Baubeginn für die neue Strecke ist für die zweite Jahreshälfte vorgesehen.

Aufgrund der Größe des Projektes werden zusätzlich zu eigenen Haushaltsmitteln der Stadt weitere Finanzmittel für die komplette Umsetzung inkl. Planung, Ingenieurleistungen, Bauarbeiten und Ausstattung benötigt. Die neue Linie wird mit einer Länge von 9,8 km die Stadtteile im Süden und Norden der Stadt verbinden und elf Stationen umfassen, mit Endstationen in Barracas und Palermo. Sie soll die sechs bestehenden Linien an neuen Punkten kreuzen, wodurch die Verdichtung und Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes in der Stadt erhöht und der Nachfrage der Fahrgäste besser Rechnung getragen wird. Es wird mit einem Passagieraufkommen von 235.000 bis 392.000 Nutzern pro Tag gerechnet.

Die Schuldverschreibungen sollen sowohl in argentinischen Pesos als auch in USD oder anderen Währungen ausgegeben werden, um die Aufnahme internationaler Kredite zu ermöglichen. Um den Gesetzentwurf zu verabschieden, braucht die Stadtregierung die Unterstützung weiterer Fraktionen, da sie nur eine Minderheit der Sitze hat. Aktuell wird der Gesetzentwurf von den zuständigen Ausschüssen geprüft.

Im vergangenen Jahr veröffentlichte die Stadtverwaltung von Buenos Aires eine Aufforderung zur Interessenbekundung. Es bewarben sich 22 Unternehmen. Zu den argentinischen Unternehmen zählen IEBC, Techint, BTU, das Bauunternehmen Chediak, Rovella, COSUD, CRIBA und Benito Roggio. Aus Europa bekundeten insgesamt acht Firmen ihr Interesse: Ghella, Webuild (Impregilo), CMC di Ravenna, Alstom, Systra, Siemens Mobility, Acciona und das Joint Venture Mota Engil/Chediak. Aus Asien beteiligten sich Powerchina, CMEC, CREC, CRRC Changchun und CCECC. Auch der japanische Mischkonzern Hitachi/Ansaldo reichte ein Angebot ein.[16]

[14] Grimaldi, Ignacio in La Nación (2025)
[15] Portal de Noticias Transporte y Energía (2026)
[16] Portal de Noticias Transporte y Energía (2026): Subte F: Jorge Macri envió a la Legislatura el pedido de endeudamiento por hasta u$s1.350 millones para la obra (10.03.2026), https://www.transporteyenergia.com.ar/Noticias/Noticias-202603/subte-f-jorge-macri-envio-a-la-legislatura-el-pedido-de-endeudamiento-.html

Großprojekt im Güterverkehr: Belgrano Cargas

Ein wichtiges Großprojekt der Regierung ist die Privatisierung von Belgrano Cargas y Logística SA, das größte staatliche Unternehmen für den Güterverkehr auf der Schiene. Im Rahmen dessen sind hohe Investitionen in die Infrastruktur notwendig, da das derzeitige Modell durch geringe Auslastung und unzureichende Mittel für die Instandhaltung, zu einer maroden Struktur und einer schwachen logistischen Kapazität geführt hat.

Seit Ende März 2026 ist das Projekt ausgeschrieben. Dessen 7.600 km Schienenstrecke sind für den Transport von Lithium und Kupfer aus der Andenregion von entscheidender Bedeutung, in dessen Erschließung im Nordwesten Argentiniens (NOA) und in der Region Cuyo bereits Investitionen in Höhe von 20 Mrd. USD geflossen sind.

Der Zeitplan für die Privatisierung sieht nach der Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen und dem Aufruf zur Angebotsabgabe eine Frist von 90 Tagen für die Einreichung von Angeboten vor. Danach werden diese bewertet bevor etwa im Juli 2026 die Vertragsunterzeichnung mit dem Zuschlagsempfänger erfolgen soll. Im Dezember 2026 ist die Übertragung und endgültige Übernahme durch den privaten Betreiber geplant.

Das gewählte Modell für die Ausschreibung ist das des „offenen Zugangs“ mit einer vertikalen Entflechtung der Vermögenswerte. Das Geschäft wird in drei Blöcke unterteilt, die an Unternehmen mit unterschiedlichen Steuernummern vergeben werden. Es sieht einen Infrastrukturbetreiber vor, der für die Verkehrssteuerung, die Instandhaltung und die Zugzuweisung zuständig ist. Daneben die privaten Güterverkehrsunternehmen, die gegen Zahlung einer Mautgebühr um den Dienst konkurrieren sowie Konzessionäre für Eisenbahnwerkstätten mit 50-jährigen Verträgen für die Instandhaltung des Rollmaterials, welches separat versteigert wird. Interessenten kritisieren diese Aufteilung, da diese im weltweiten Güterverkehr unüblich und auch wenig zielführend sei, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten.

Der Vertrag sieht keine staatlichen Abgaben oder Subventionen vor. Der Konzessionär soll Einnahmen aus der Erhebung von Gebühren sowie aus der kommerziellen Nutzung von an die Bahnstrecke angrenzenden Immobilien, darunter Silos und Logistikparks, erzielen.

Obwohl die Ausschreibungsunterlagen eine obligatorische Investition von mindestens 755 Mio. USD vorschreiben, spielen international bedeutende Akteure bereits mit weitaus ehrgeizigeren Zahlen, um den Betrieb des Netzwerkes zu gewährleisten. Dieses durchquert 16 Provinzen und ist an fünf internationale Grenzübergänge (Chile, Bolivien, Paraguay, Brasilien und Uruguay) angebunden. Bedeutende Bergbauunternehmen wie Rincón Mining (Tochtergesellschaft von Rio Tinto) mit direkten Verbindungen zu Tesla und Fonds wie BlackRock haben sich für das Projekt eingesetzt. Der Beitritt Argentiniens zum Mineral Security Partnership (MSP) rundet die diplomatische Absicherung des Vorhabens ab.

Durch das prognostizierte Wachstum vor allem im Bergbausektor wird für den Güterverkehr eine Vervielfachung des Volumens vorhergesagt, was die Bereitstellung passender Transportmöglichkeiten unverzichtbar macht. Konkret soll z.B. die zu befördernde Menge an Lithiumabbauprodukten von Salta nach Buenos Aires innerhalb von vier Jahren von derzeit 1.500 Tonnen pro Monat auf 25.000 Tonnen ansteigen. Dazu kommen in Bau befindliche Projekte, wie das Kupferprojekt Taca Taca (ebenfalls in Salta), welches allein bis zu 1,3 Mio. Tonnen pro Jahr in das System einspeisen könnte. Die Weltbank schätzt, dass der Bergbau in 15 Jahren 67% des gesamten Frachtvolumens im NOA ausmachen wird.

Vor allem Grupo México äußert gesteigertes Interesse am Belgrano Cargas Projekt. Das Unternehmen plant Investitionen, die das von der Regierung vorgeschriebene Minimum um das Dreifache übersteigen. Mit bis zu 3 Mrd. USD will es die Strecke sanieren und die Ausrüstung modernisieren, um Belgrano Cargas in ein hocheffizientes Netz zu verwandeln, das sowohl die Bergbau- als auch die Landwirtschaftszentren mit den Exporthäfen verbindet.

Die Gruppe erwägt weiterhin, das Förderprogramm für Großinvestitionen (RIGI) in Anspruch zu nehmen, was die Rechtssicherheit des Vorhabens gewährleisten und die Umsetzungszeiten verkürzen könnte.

Daneben zeigt ein Konsortium lokaler Agrarexporteure Interesse am Projekt. Durch den Zusammenschluss von Aceitera General Deheza (AGD), Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA), Bunge, Louis Dreyfus Company (LDC) und Cargill zu einem gemeinsamen Bieterkonsortium sollen die Getreidekorridore in Richtung Rosario gesichert werden.

Wie zuvor beschrieben ist das aktuelle argentinische Bahnsystem nicht in der Lage eine Expansion der Landwirtschaft mitzutragen, da das von Zügen beförderte Volumen seit mehr als fünf Jahrzehnten bei etwa 20 Mio. Tonnen pro Jahr verharrt. [17] [18] [19]

Bahnanbindung der Förderstätten in Vaca Muerta

Das argentinische Energieunternehmen YPF sucht internationale Investoren für die Wiederbelebung und Erweiterung der Bahnstrecken, die Bahía Blanca, im Süden der Provinz Buenos Aires, mit den Förderstätten im Schieferöl- und -gasfeld Vaca Muerta in der Provinz Neuquén, verbinden sollen.

Die Förderung unkonventioneller Kohlenwasserstoffe in dieser Region nimmt stetig zu und erfordert modernere sowie nachhaltigere Logistiklösungen. Durch den Bau einer Bahnverbindung, sowohl für Güter und Ausrüstung als auch für Personen, kann die Logistik optimiert und die Kosten vor dem Hintergrund steigender Investitionen in Vaca Muerta verringert werden.

Unter den in Prüfung befindlichen Projekten sticht eine Initiative der Toro Brokers SA (TBSA) hervor, welches die Schaffung eines Logistikkorridors zwischen Bahía Blanca und den Förderstätten in Vaca Muerta vorsieht, sowie die Sanierung und Erweiterung von bereits bestehenden Strecken bis Bahía Blanca. Darüber hinaus sollen im Abstand von 25 bis 30 km Betriebszentren zum Be- und Entladen entlang der Strecke eingerichtet werden, um die Abhängigkeit vom Lkw-Transport in der Region zu verringern. Der Bau eines Frachtflughafen ist ebenfalls Teil des Plans.

Für die Umsetzung des Projekts ist bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet und eine Startfinanzierung in Höhe von über 600 Mio. USD gesichert. Damit sollen 30 km neue Gleise gebaut und weitere 600 km der bestehenden Strecke saniert werden. Zusätzlich hat TBSA die Zusage eines internationalen Fonds für Mittel i.H.v. 3 Mrd. USD, was die geschätzten Gesamtkosten des Projektes abdecken würde. Im Gegenzug zur Verpflichtung der Ölgesellschaften für zukünftige Frachtmengen über einen Zeitraum von 10 bis 12 Jahren i.H.v. mindestens 3 Mio. Tonnen können die Finanzierungskosten des Darlehens gesenkt und bessere Zinssätze vereinbart werden, was sich wiederum vergünstigend auf die endgültigen Logistikkosten auswirkt. Insgesamt sieht der Vorschlag keine finanzielle Unterstützung durch öffentliche Stellen vor, sondern stützt sich neben der Finanzierung durch internationale Banken und Fonds auf Unterstützung durch Unternehmen wie Hyundai und Mitsubishi.

TBSA erklärte, das Konzept ermöglicht insgesamt eine Senkung der Logistikkosten um bis zu 40%, was die Wettbewerbsfähigkeit von Vaca Muerta gegenüber anderen globalen Energiezentren erheblich stärken würde. Ein wichtiger Faktor ist der erleichterte Transport von Sand für das Fracking, der bisher weitgehend mit Lkw erfolgt. Dies macht den Betrieb teuer, überlastet die Straßen und bringt Risiken für die Verkehrssicherheit mit sich. Dazu muss auch berücksichtigt werden, dass sich laut Prognosen von YPF die transportierten Mengen von Sand in den kommenden Jahren von aktuell rund 5 Mio. Tonnen gut verdoppeln könnten,

[17] Acero y Roca (2026): El tren de Milei: Licitan el Belgrano Cargas para mover US$ 20.000 millones en minerales (31.03.2026), https://aceroyroca.com/2026/03/31/privatizacion-belgrano-cargas-licitacion-mineria-2026/

[18] Galligani, Federico in infobae (2026): El Gobierno lanzará a fin de marzo la licitación del Belgrano Cargas y apunta a tenerlo privatizado en diciembre (25.03.2026), https://www.infobae.com/politica/2026/03/25/el-gobierno-lanzara-a-fin-de-marzo-la-licitacion-del-belgrano-cargas-y-apunta-a-tenerlo-privatizado-en-diciembre/

[19] Morosi, Joaquín in Noticias Argentinas (2026): Belgrano Cargas: las claves detrás de la licitación que impulsa el Gobierno para su privatización (30.03.2026), https://noticiasargentinas.com/economia/el-gobierno-lanzara-la-licitacion-del-belgrano-cargas--modelo--open-access--y-desintegracion-vertical_a69c982c17825f881538c10a9?srsltid=AfmBOooV1aOYQWJ8i6eee9arXaNCnbqK2zCjZYj9TnnTw9N6hSpeGR_V

worauf sich das Logistiksystem der Region einstellen muss. Dies liefert weitere Argumente für die Notwendigkeit des Ausbaus der Eisenbahn in Ergänzung zum Lkw-Transport.

Darüber hinaus kombiniert der Plan Güter- mit Personenverkehrsprojekten, so dass die Mitarbeitenden, der in Vaca Muerta tätigen Unternehmen befördert und auch die Gemeinden in Patagonien von besserer Anbindung, Entwicklung und Lebensqualität profitieren könnten. TBSA hat hierfür bereits einen Auftrag über vier Personenzüge für den Personentransport und Vereinbarungen über den Kauf von 42 Lokomotiven und 2.200 Waggons unterzeichnet.[20] [21]

Ausbau des Schienennetzes und Anbindung des Flughafens in Mendoza

Im Oktober soll der letzte Abschnitt der Metrotranvía in Mendoza eingeweiht werden, welche bereits mehrere Bezirke der Region miteinander verbindet, und ab dann auch von der Stadt direkt zum Flughafen fahren wird. Mendoza ist damit Pionier in Argentinien und wird neben Sao Paulo in Brasilien zu den einzigen Städten Lateinamerikas gehören, die nicht nur über eine Direktverbindung zum Flughafen verfügen (wie z.B. Neuquén seit 2022), sondern diese auch an ein weiteres Schienennetzwerk der Stadt und Provinz angebunden ist.

Die neue Strecke von 35 km wird aus Provinzmitteln von mehr als 170 Mio. USD finanziert. Die Ausweitung des Netzwerkes in Mendoza ist öffentliche Politik der Provinz, die Straßenbahn zu 100 % elektrisch und seit mehr als 15 Jahren in Betrieb. Die aktuellen Arbeiten umfassen die Verlegung neuer Gleise, Oberleitungen, elektrische Anlagen und Haltestellen in der Nähe des Flughafens sowie Bahnübergänge. Gleichzeitig werden neue Züge aus den USA in Einsatz genommen, um die Taktfrequenz zu erhöhen.

Parallel dazu läuft eine Ausschreibung für eine provinzielle Nahverkehrszugstrecke mit einer Länge von knapp 35 km, deren Bau noch in diesem Jahr beginnen soll und eine Bauzeit von 18 Monaten vorsieht.

Mendoza will mit diesen Projekten als Impulsgeber für andere Regionen des Landes dienen. So hat beispielsweise die Stadt Rosario in Santa Fé ebenfalls begonnen, ein dem System in Mendoza ähnliches Schienennetz zu planen. [22] [23]

3.4 Wettbewerbssituation

Das Eisenbahnnetz in Argentinien umfasste in seiner größten Ausdehnung zwischen 1914 und 1949 bis zu 33.000 km Gleise und war damit eines der zehn größten weltweit.[24]

Aktuell sind davon allergings laut der nationalen Verkehrsregulierungsbehörde (CNRT) nur noch ca. 17.000 km Strecke in Betrieb, da seit den 1950er Jahren die Instandhaltung des Netzwerkes immer wieder stark vernachlässigt und nach und nach Großteile des Personen- und Güterverkehrs auf die Straße verlegt wurden. So ist das Netzwerk inzwischen vielerorts veraltet, schlecht gewartet und technisch überholt.

Dennoch sind Bahnen, insbesondere im Großraum Buenos Aires, für Millionen Menschen ein zentrales Verkehrsmittel. Auch die Vorteile des Güterverkehrs auf der Schiene rücken aktuell wieder in den Vordergrund.

[20] Petrolnews (2025): TBSA ofrece a las petroleras un nuevo tren a Vaca Muerta (25.09.2025), https://www.petrolnews.net/noticia.php?r=48845
[21] Área Tres (o.D.): TBSA avanza con un tren de pasajeros para Vaca Muerta y asegura financiamiento por 600 millones de dólares, https://www.revistaareatres.com.ar/arquitectura/tbsa-avanza-con-un-tren-de-pasajeros-para-vaca-muerta-y-asegura-financiamiento-por-600-millones-de-dolares/
[22] Mannino, Pablo (2026): El tren eléctrico de Mendoza llegará hasta el aeropuerto (11.02.2026), https://www.lanacion.com.ar/sociedad/el-tren-electrico-de-mendoza-llegara-hasta-el-aeropuerto-nid11022026/
[23] Gimenez Mazó, Edgardo in Aviacionline (2022): El aeropuerto de Neuquén se transformó en el único con conexión ferroviaria en Argentina (09.11.2022), https://www.aviacionline.com/el-aeropuerto-de-neuquen-se-transformo-en-el-unico-con-conexion-ferroviaria-en-argentina
[24] https://www.lanacion.com.ar/revista-lugares/un-pais-de-trenes-como-fue-el-apogeo-y-ocaso-de-la-red-ferroviaria-argentina-nid26122021/

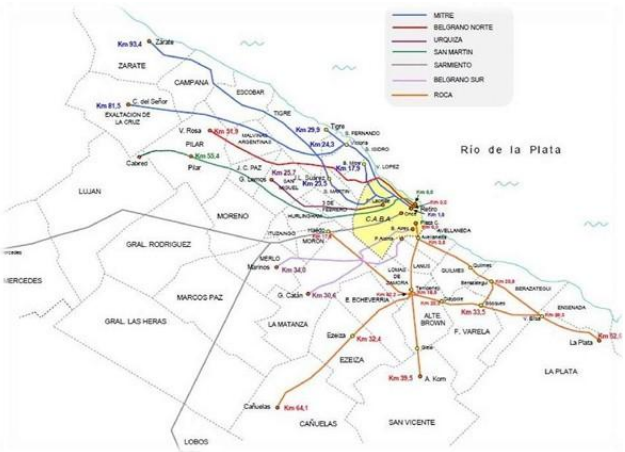


Abbildung 2: Vorortstrecken im Großraum Buenos Aires [25]

Im Großraum Buenos Aires befindet sich das dichteste Schienennetz des Landes mit insgesamt 290 Bahnhöfen und ca. 955 km Gleisen. Vorortzüge verbinden die umliegenden Städte mit den Kopfbahnhöfen im Stadtzentrum (Linien Belgrano, Mitre, Roca, San Martín, Sarmiento). Diese Verbindungen werden größtenteils von der Eisenbahngesellschaft SOFSA betrieben. Die Infrastruktur ist im Besitz der ADIFSA, die ebenfalls für deren Instandhaltung zuständig ist. Daneben gibt es die Unternehmen Metrovías und Ferrovías. [26] [27]

Unter dem Dach von „Trenes Argentinos“, ein Fantasiename mit dem die Unternehmen SOFSA, ADIFSA und Belgrano Cargas (s.u.) zusammenfasst werden, sind mehr als 23.000 Mitarbeiter beschäftigt und die Löhne machen 74% der Gesamtkosten aus. Die Unternehmen operieren aktuell stark defizitär, denn die von den Fahrgästen und Logistikunternehmen gezahlten Fahr- bzw. Nutzungspreise decken die Kosten des Betriebes nicht ab. Insbesondere beim Personenverkehr erreichen die Ticketpreise kaum eine Deckungsquote von 8% der tatsächlichen Kosten der Beförderungsdienstleistungen. Im Güterverkehr sind es immerhin etwa 74% und das Unternehmen Belgrano Cargas plant für das laufende Jahr ein ausgeglichenes Betriebsergebnis durch Einbeziehung von Kapitalmitteln und Finanzierungen in die Kalkulation.

Zusätzlich notwendige Mittel zur Kostendeckung der Beförderungsleistungen stammen ansonsten aus staatlichen Transferzahlungen, was die wirtschaftliche Tragfähigkeit erschwert, und eine umfassende Neustrukturierung und Modernisierung erfordert, um den Betrieb wettbewerbsfähig zu machen. Dies gilt in besonderem Maße für den Güterverkehr, wo die Transportkosten direkten Einfluss auf die internationale Positionierung argentinischer Produkte haben. Das macht die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu einem relevanten Faktor für den Außenhandel.[28] [29]

Abbildung 3: U-Bahnnetzwerk Buenos Aires [30]

Buenos Aires verfügt weiterhin seit 1913 über das älteste U-Bahn-System Südamerikas (kurz „Subte“ genannt). Die sechs unterirdischen Linien und eine Premetro-Linie verbinden die Kopfbahnhöfe der Vorortzüge miteinander und erreichen auch andere Teile der Hauptstadt. Die U-Bahn befördert täglich über eine Million Fahrgäste. Betreiber des Services ist seit Ende 2021 das Unternehmen Emova Movilidad SA, einem Konsortium aus Metrovías und Benito Roggio Transporte.

[25] Agostinelli, Ing. Anibal (2023): Sector Ferroviario y Subterráneos, https://www.camarco.org.ar/wp-content/uploads/2023/07/13-FFCC.pdf
[26] Agostinelli, Ing. Anibal (2023): Sector Ferroviario y Subterráneos, https://www.camarco.org.ar/wp-content/uploads/2023/07/13-FFCC.pdf
[27] En el Subte (2025)
[28] El Intransigente (2025)
[29] Infobae (2026): Belgrano Cargas proyecta un 2026 con equilibrio financiero y foco en la operación (31.03.2026), https://www.infobae.com/movant/2026/03/31/belgrano-cargas-proyecta-un-2026-con-equilibrio-financiero-y-foco-en-la-operacion/
[30] Subte de Buenos Aires (o.D.): Mapa del Subte de Buenos Aires, https://subte.ar/mapas/

Darüber hinaus bestehen einige Langstreckenverbindungen im Personenverkehr, die insbesondere von der Stadt Buenos Aires aus, größere Städte im Landesinneren erreichen, sowie Verbindungen mit den Nachbarländern Brasilien, Bolivien, Chile, Paraguay und Uruguay. In verschiedenen Regionen des Landes gibt es weitere, vor allem von Touristen genutzte historische Linien, wie La Trochita (Chubut), den Tren Patagónico (Río Negro) oder den Tren a las Nubes (Salta), die jeweils unter der Zuständigkeit der jeweiligen Provinz betrieben werden.

Abbildung 4: Netzwerk Belgrano Cargas y Logística [31]

Die wichtigsten Güterverkehrskorridore konzentrieren sich auf strategische Verbindungen zwischen den Produktionsregionen im Landesinneren und den Exporthäfen. Die Strecken des Belgrano Cargas SA verbinden den Norden und Nordwesten Argentiniens mit den Häfen am Parana Fluss in Rosario und Santa Fe. Dort werden vor allem landwirtschaftliche Produkte transportiert.

Insgesamt wird über die Hafenregion Rosario ein Großteil der Exporte Argentiniens abgewickelt, was die Stadt und die Hafenzugänge zu einem besonderen Fokus im Gütertransport macht. Wichtig für den Sektor ist auch die Strecke nach Bahía Blanca und deren Hafenanbindung im Süden der Provinz Buenos Aires. Viele Güterzüge passieren außerdem den Großraum Buenos Aires.

Im Güterverkehr sind das bereits häufig genannte staatliche Unternehmen Belgrano Cargas y Logística SA (Linien Belgrano, San Martín und Urquiza) sowie die privaten Konzessionäre Nuevo Central Argentino SA (NCA), Ferro-Expreso Pampeano SA (FEPSA) und Ferrosur Roca SA relevant, die jeweils in unterschiedlichen Regionen des Landes tätig sind.

Was die Bahnverkehrsstrecken angeht so werden diese teilweise sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr genutzt. Allerdings weisen die unterschiedlichen Strecken verschiedene Spurweiten (schmale, mittlere und breite Spurweiten) auf. Dies führt insbesondere beim Gütertransport zu Schwierigkeiten, da Umschlagterminals erforderlich sind, was die Flexibilität des Systems einschränkt. [32]

Im Tier-1-Bereich, also führende System- und Komponentenlieferanten für schlüsselfertige Teilsysteme oder Gesamtlösungen, sind nach Recherchen der AHK Argentinien vor Ort etwa 15 nationale und internationale Unternehmen relevant. Deren Namen finden sich bei der Durchsicht der Ausschreibungen des Bahnverkehrssektors der letzten Jahre immer wieder. Zu diesen gehören vor allem die argentinischen Firmen Materfer (Material Ferroviario SA), Grupo Emepa SA, SABB SA, TecnoTren SA, Fabricaciones Militares SAU, Motora Argentina sowie die internationalen Unternehmen Alstom (Frankreich), Siemens Mobility (Deutschland), Stadler (Schweiz), CRRC (China), Hyundai Rotem (Korea), Mitsubishi (Japan) und Transmashholding (Russland).

Daneben können etwa 40 spezialisierte Hersteller und Lieferanten (Tier-2 / Tier-3) für Subsysteme, Baugruppen oder Schlüsselkomponenten der Bahnindustrie sowie Firmen im Bereich Services und Instandhaltung mit Geschäftstätigkeit in Argentinien identifiziert werden. Von diesen sind rund drei Viertel argentinische Unternehmen, was auf eine breite lokale industrielle Basis im Bahnsektor und dessen Zulieferer hinweist.

Deutschland ist das dominierende internationale Herkunftsland, insbesondere bei Tier-1- und Tier-2-Technologieanbietern mit Fokus auf Systeme, Antrieb, Bremsen und Bahntechnik. Marktteilnehmer mit deutschen

[31] Morosi, Joaquín in Noticias Argentinas (2026)

[32] Ing. Agostinelli, Anibal für CAMARCO (2023)

Wurzeln sind vor allem Siemens Mobility, Voith, Knorr-Bremse sowie die Vulkan Gruppe.

Danach sind mehrere US-amerikanische Firmen vor allem in den Bereichen Antrieb, Logistik und Handel vertreten. Länder wie Frankreich, Schweiz, Schweden und Italien sind jeweils mit hoch spezialisierten Nischenanbietern präsent (OEM, Kupplungssysteme, Präzisionstechnik).[33]

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Bahntechnik

Die aktuelle Lage in Argentinien ist geprägt von wirtschaftlichen, politischen und sozialen Umbrüchen. Die Regierung unter Javier Milei hat sich der Wirtschaftsliberalisierung verschrieben und vor allem im Bereich der Entbürokratisierung und der Verschlankung des Staatsapparates sowie bei makroökonomischen Indikatoren wie z.B. der Inflation in den vergangenen zweieinhalb Jahren Fortschritte erzielt.

Die nachfolgende SWOT-Analyse gibt einen strukturierten Überblick über die wirtschaftlichen, strukturellen und sektoralen Rahmenbedingungen Argentiniens, mit besonderem Fokus auf Infrastruktur, Logistik und den Bahnsektor.

Sie benennt zentrale Stärken und Schwächen des Standorts sowie die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken für internationale Akteure, insbesondere für Unternehmen aus Deutschland. Die Analyse dient deshalb als Grundlage zur Einordnung des Marktpotenzials, zur Identifikation relevanter Handlungsfelder und zur strategischen Bewertung möglicher Engagements im argentinischen Bahn- und Infrastrukturbereich.

Hervorzuheben sind Argentiniens stark europäisch geprägtes Umfeld und die große Anzahl von deutschen und europäischen Unternehmen, die oft schon seit Jahrzehnten im Land tätig sind und trotz den schwankenden Wirtschaftsbedingungen weiterhin auf das Land setzen und gute Geschäfte machen. Auch zeichnet sich Argentinien durch einen guten Bildungsstandard und Innovationskraft aus. Es verfügt über ein umfangreiches Schienennetz im regionalen Vergleich und wird in den kommenden Jahren in Schlüsselbereichen der Wirtschaft ein erhebliches Produktionswachstum erfahren, das entsprechend effiziente Logistiklösungen erfordert.

Zu den Schwächen und Risiken des Landes gehören ohne Zweifel eine weiterhin mangelnde Vorhersehbarkeit der politischen und wirtschaftlichen Situation. Nach Jahren der Rezession und Krise sollen die Maßnahmen der aktuellen Regierung den Weg für einen nachhaltigen Aufschwung und dauerhafte Stabilisierung sorgen, aber die Nachhaltigkeit des Modells ist noch nicht gesichert. Wenn weite Teile der Bevölkerung auf Dauer von den Vorteilen einer offenen Wirtschaft ausgeschlossen bleiben, ist ein erneuter Wechsel hin zu einer traditionell eher protektionistisch ausgerichteten Politik nicht auszuschließen. Außerdem gehört das Land aktuell zu den teuersten Zielen in der Region und steht noch vor großen Herausforderungen in der Aktualisierung wichtiger Gesetzgebungen im Wirtschaftsumfeld, z.B. in den Bereichen Arbeit, Steuern oder Rentenfinanzierung.

Chancen sind vor allem im Abbau von Handelshemmnissen zu finden sowie durch das in Kraft treten des EU-Mercosur-Abkommens. Spezifische Chancen für den Bahntechniksektor bieten sich bei der Teilnahme an der Umsetzung und Ausstattung von Großprojekten wie Belgrano Cargas, der Anbindung der Öl- und Gasförderstätten in Vaca Muerta an Häfen und Transportkorridore oder im Bereich der Instandhaltung und Modernisierung des Bahn- und U-Bahnnetzwerkes im Großraum Buenos Aires. Dies gilt besonders für Projekte, die im Rahmen des RIGI besondere Vorteile und Investitionsgarantien bieten.

[33] Eigene Erhebungen der AHK Argentinien

Tabelle 2: SWOT – Analyse [34]

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
• Europäisch geprägtes Umfeld, starke Präsenz deutscher Unternehmen, hohes Ansehen von „Made in Germany“ • Umfangreiche Rohstoffvorkommen wie Kupfer, seltene Erden, Lithium sowie starker, international erfolgreicher Agrarsektor mit Bedarf an effizienten Logistiklösungen • Relativ hohes Bildungsniveau, Fachkräfteverfügbarkeit in wichtigen Ballungszentren • Großes Schienennetz im regionalen Vergleich • Erhebliche Produktionsausweitung in Schlüsselbranchen durch aktuelle Investitionen, was effiziente Logistiklösungen unumgänglich macht	• Weiterhin umfangreiche wirtschaftliche Herausforderungen und eine gewisse Instabilität • Hohe Steuer- und Abgabenlast des formalen Sektors • Große Schattenwirtschaft • Weiterhin Inflation, hohe Staatsverschuldung und Devisenknappheit, die das Investitionsklima schwächen • Deutliches Defizit bei Bahntechnik, Gleisinstandhaltung, Elektrifizierung und Signaltechnik durch jahrzehntelange Vernachlässigung
CHANCEN	**RISIKEN**
• Rolle als Rohstoff- und Energielieferant für Deutschland, großer Bedarf an Ausrüstungen für Modernisierung und Instandhaltung der Wertschöpfungsketten vor Ort, u.a. im Bereich der Bahntechnik für effiziente Logistik- und Transportlösungen • Umfangreiche Entbürokratisierungsbemühungen • Staatliche Investitionsanreize und -garantien im Rahmen des RIGI, RIMI, Offenheit für internationale Investoren • Weltpolitische Änderungen verlegen den Fokus stärker auf Lateinamerika und damit auch auf Argentinien • Handelsvorteile durch das Inkrafttreten des EU-Mercosur-Abkommens • Fokus auf Großprojekte: Belgrano Cargas, Anbindung der Förderstätten in Vaca Muerta an Häfen und Transportkorridore • Instandhaltung und Modernisierung des Bahn- und U-Bahnnetzwerkes im Großraum Buenos Aires • Automatisierung, Digitalisierung und Smarte Bahntechnik, steigende Nachfrage nach digitalen Ticketing-, Fahrgastinformations- und Wartungssystemen	• Weiterhin bestehende Devisenknappheit, Einschränkungen beim Zahlungsverkehr, überbewertete Währung, wieder steigende Inflation • Hohe Abhängigkeit der Wirtschaft von der Politik, Gefahr einer drastischen Richtungsänderung bei Regierungswechsel • Polarisierung der Gesellschaft, hohe Armutsquote, Gefahr der Destabilisierung • Vormarsch Chinas • Schwankungen bei Rohstoffpreisen können Exporteinnahmen und Infrastrukturfinanzierung beeinflussen

[34] Schmitt, Stefanie für GTAI (2025): Argentinien kann mehr sein als das Land des ewigen Potenzials (30.07.2025), https://www.gtai.de/de/trade/argentinien-wirtschaft/wirtschaftsstandort sowie Zusammenfassung der Erkenntnisse aus dem vorliegenden Handout

4 Kontaktadressen

Tabelle 3: Institutionen, Behörden und Branchenkammern mit Relevanz für die Branche

Institution	Kurzbeschreibung
Asociación Argentina de Logistica Empresaria (ARLOG)	ARLOG ist der Fachverband zur Förderung professioneller Logistik und Supply-Chain-Management. ARLOG wirkt vor allem konzeptionell und fachlich, indem sie den Schienengüterverkehr als Teil multimodaler Logistiklösungen adressiert, den Austausch zwischen den Akteuren fördert und Themen wie Intermodalität, Effizienz, Nachhaltigkeit und Infrastruktur in Studien, Schulungen und Fachveranstaltungen behandelt.
Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS)	AIMAS fördert als Netzwerkorganisation den intermodalen Güterverkehr in Südamerika. Sie bringt Akteure des Sektors zusammen und fördert insbesondere die Integration des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs in effiziente Logistikketten.
Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)	ALAF ist eine regionale Organisation, die Eisenbahnunternehmen und -institutionen in Lateinamerika vereint. Sie fördert den fachlichen Austausch, die Zusammenarbeit und die Entwicklung des Schienenverkehrs sowie die Integration der regionalen Bahnnetze.
Cámara Argentina de la Construcción (CAMARCO)	CAMARCO ist der wichtigste Branchenverband der argentinischen Bau- und Infrastrukturwirtschaft. Die Organisation vertritt Bau- und Ingenieurunternehmen, fördert den Dialog mit dem öffentlichen Sektor und ist insbesondere bei Groß- und Infrastrukturprojekten aktiv, darunter auch Verkehrs- und Bahnprojekte.
Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)	Die Nationale Verkehrsaufsichtsbehörde hat die Aufgabe, den Landverkehr in Argentinien zu überwachen und zu kontrollieren und dabei die Einhaltung der geltenden Vorschriften sicherzustellen. Das Hauptziel ist, die Sicherheit, Effizienz und Qualität der Verkehrsdienste zu gewährleisten und dabei die Rechte der Nutzer sowie das reibungslose Funktionieren des Systems im ganzen Land zu wahren.
Federación Argentina de Entidades de Transporte y Logística (FAETYL)	FAETYL ist ein Dachverband von Kammern und Verbänden des Gütertransports und der Logistik in Argentinien. Der Schienengüterverkehr ist dabei als Teil multimodaler Logistikketten und im Kontext von Intermodalität und Infrastruktur mit einbezogen.
Fundación Profesional para el Transporte (FPT)	FPT widmet sich der Aus- und Weiterbildung sowie der Analyse von Verkehrs- und Logistikpolitik in Argentinien. Dabei bezieht sie den Eisenbahnverkehr im Rahmen von Studien und Fachveranstaltungen zu Logistik, Intermodalität, Effizienz und Nachhaltigkeit mit ein.
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM)	IRAM ist die führende argentinische Organisation für Normung, Zertifizierung und Qualitätsmanagement. Das Institut entwickelt technische Normen und zertifiziert Produkte, Prozesse und Managementsysteme für Industrie, Infrastruktur und Dienstleistungen, darunter auch relevante Standards für den Bahn- und Verkehrssektor.
Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI)	Das INTI ist eine staatliche Institution zur technologischen Entwicklung, Prüfung und Zertifizierung für Industrie und Infrastruktur. Im Bahnsektor unterstützt INTI unter anderem durch technische Prüfungen, Normung, Qualitäts- und Sicherheitsbewertungen sowie durch technische Beratung für Eisenbahn- und Verkehrsprojekte.
Ministerio de Infraestructura / Movilidad	Das Ministerium für Infrastruktur und Mobilität der Stadt Buenos Aires ist für die Planung, Koordination und Umsetzung der städtischen Verkehrspolitik zuständig. Im Schienenverkehr betrifft dies insbesondere die strategische Steuerung und Finanzierung des U-Bahn-Netzes sowie die Koordination mit dem Infrastrukturbetreiber SBASE und dem Betreiber Emova.
Sociedad de Transporte de Mendoza	STM ist das staatliche Unternehmen der Provinz Mendoza, das für die Planung, Koordination und Verwaltung des öffentlichen Verkehrs zuständig ist. Im Schienenverkehr verantwortet die STM insbesondere den Betrieb und die Weiterentwicklung des Metrotranvía de Mendoza.
Subsecretaría de Transporte Ferroviario	Das Unterstaatssekretariat für Bahnverkehr (angesiedelt beim Wirtschaftsministerium) ist die nationale Fachbehörde für strategische Planung und politische Steuerung des Eisenbahnsektors in Argentinien.
Subterraneos de Buenos Aires SE (SBASE)	SBASE ist das öffentliche Unternehmen der Stadt Buenos Aires für die Planung, den Ausbau, die Modernisierung und den Erhalt der Infrastruktur des U-Bahn-Netzes. SBASE ist Infrastrukturhalter, entwickelt Investitions- und Erweiterungsprojekte und vergibt den Betrieb im Rahmen von Konzessionen.

Tabelle 4 Unternehmen (Auswahl)

Unternehmen	Kurzbeschreibung
ADIFSA - Administración de Infraestructura Ferroviaria SA	ADIF SA ist das staatliche argentinische Unternehmen, das für die Planung, den Bau, die Verwaltung und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur des nationalen Schienennetzes verantwortlich ist. Es fungiert als Infrastrukturbetreiber und Auftraggeber für Bahnprojekte, koordiniert Investitionen in Gleise, Bahnhöfe und Anlagen und stellt die Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung zur Verfügung.
Alstom	Alstom Argentina SA ist die argentinische Tochtergesellschaft des französischen Konzerns Alstom und seit mehr als 30 Jahren im Land tätig. Das Unternehmen ist im Schienenverkehrssektor aktiv und bietet Lösungen in den Bereichen Signal- und Leittechnik, Schienenfahrzeuge, Wartung sowie System- und Infrastrukturprojekte an, unter anderem für U-Bahn- und Eisenbahnnetze in Buenos Aires und weiteren Regionen Argentiniens.
Belgrano Cargas y Logística SA	Belgrano Cargas y Logística S.A. ist ein staatliches argentinisches Eisenbahnunternehmen, das den Güterverkehr auf den Linien Belgrano, San Martín und Urquiza betreibt. Das Unternehmen spielt eine zentrale Rolle für den Transport von Agrar-, Industrie- und Bergbauprodukten, insbesondere aus dem Norden und Nordwesten Argentiniens, und ist ein wichtiger Bestandteil der nationalen Logistik- und Exportinfrastruktur. Das Unternehmen befindet sich aktuell im Prozess der Privatisierung.
Benito Roggio Transporte	Benito Roggio Transporte ist im Bereich Management von Verkehrsunternehmen tätig. Das Unternehmen ist spezialisiert auf Beratung und Lösungsentwicklung für den Transportsektor sowie auf den Bau, die Reparatur und die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.
BTU SA	BTU SA ist ein argentinisches Unternehmen, das sich auf die Entwicklung und Durchführung von Projekten in den Bereichen Ingenieurwesen, Bau, Montage und Inbetriebnahme spezialisiert hat, vor allem in den Bereichen Energie, Öl & Gas sowie Verkehrsinfrastruktur.
Chediak	1948 gegründetes argentinisches Unternehmen, das sich auf die technische Planung, den Bau, die Materialbeschaffung, Dienstleistungen und die Inbetriebnahme von Infrastrukturprojekten spezialisiert hat, darunter Bauten im Bahnbereich.
China Railway Construction Corp. (CRCC)	CRCC ist ein staatlicher chinesischer Bau- und Infrastrukturkonzern und zählt zu den weltweit größten Unternehmen im Bereich Eisenbahnprojekte. Das Unternehmen plant, baut und betreibt Bahnprojekte und hat auch in Argentinien Beteiligungen und Projekte.
Concret-Nor SA	Concret-Nor S.A. ist ein 1997 gegründetes argentinisches Ingenieur- und Bauunternehmen, das auf Infrastrukturprojekte spezialisiert ist. Ihr Leistungsspektrum umfasst u.a. Straßen- und Hafenbau, Erdbewegung, Wasserbau, Brücken und Kanalisationssysteme auch im Bereich Bahnverkehr.
Constructora Sudamericana SA (COSUD)	COSUD ist ein argentinisches Bau- und Ingenieurunternehmen, das auf Infrastrukturprojekte spezialisiert ist, darunter Eisenbahn- und Verkehrsprojekte. Das Unternehmen verfügt über langjährige Erfahrung im nationalen und regionalen Markt.
CRIBA	CRIBA S.A. ist ein argentinisches Bau- und Ingenieurunternehmen mit langjähriger Erfahrung in komplexen Infrastruktur- und Großbauprojekten. Das Unternehmen ist u.a. in den Bereichen Verkehrs- und Bahnprojekte, Industrie- und Energieanlagen sowie schlüsselfertige Bauvorhaben tätig.
China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC)	CRRC Latin America Corp – Sucursal Argentina (Adresse: Uruguay 775, 1 A, C1015ABO Ciudad de Buenos Aires) ist die lokale Niederlassung eines chinesischen Unternehmens im Bereich Herstellung und Vertreib von Groß- und Schienenfahrzeugen (Lokomotiven und Waggons).
C&E Construcciones SA **Ávalos 1398, 4. Stock, Dpto. A** **1427 Ciudad de Buenos Aires**	C&E Construcciones SA ist ein argentinisches Bau- und Ingenieurunternehmen mit Sitz in Buenos Aires und Niederlassung in Tigre, spezialisiert auf Infrastrukturarbeiten, darunter Wasser- und Kanalnetze, hydraulische und elektromechanische Anlagen, Betonerzeugung und Asphaltproduktion
Emova Movilidad SA	Emova Movilidad S.A. ist ein argentinisches Verkehrsunternehmen und seit Dezember 2021 Betreiber des U-Bahn-Netzes (Subte) und des Premetro der Stadt Buenos Aires. Das Unternehmen ist für den Betrieb, die Wartung und die Instandhaltung der Infrastruktur und Fahrzeuge verantwortlich.
Fabricaciones Militares SAU	Fabricaciones Militares (FM) ist ein staatliches Unternehmen, das neben militärischen auch in anderen Industrien tätig ist. Am Standort in Río Tercero werden u.a. Reparaturarbeiten, mechanische Prüfungen und physikalische Tests an Eisenbahnwaggons durchführt.
Ferro-Expreso Pampeano SA (FEPSA)	Ferroexpreso SA ist ein privates Güterverkehrsunternehmen und Betreiber der Linie Belgrano Norte. Bietet Transportdienstleistungen von den Produktionszentren in Buenos Aires, La Pampa und Santa Fe zu den Häfen von Bahía Blanca und Rosario an.

Unternehmen	Kurzbeschreibung
Ferrosur Roca SA	Ferrosur Roca S.A. ist ein argentinisches Güterverkehrsunternehmen, spezialisiert auf den Transport von Zement, Baustoffen, Mineralien, Getreide und Industrieprodukten zwischen Buenos Aires, Patagonien und den Exporthäfen.
Ferrovías SAC	Ferrovías SAC betreibt seit 1994 die Vorortstrecke Belgrano Norte im Großraum Buenos Aires und hat seit 2014 zusätzlich die Konzession für die Linien Belgrano Sur und General Roca.
Grupo Emepa SA	Grupo Emepa ist ein Transport-, Logistik- und Infrastrukturkonzern, insbesondere im Schienenverkehr. Zur Gruppe gehören u.a. Ferrovías sowie Unternehmen aus den Bereichen Bahnbetrieb, Wartung, Güterverkehr, Hafen- und Logistikdienstleistungen.
IEB Construcciones SA	IEBC ist ein Bau- und Ingenieurunternehmen, das unter anderem Eisenbahn- und Verkehrsprojekte realisiert, darunter Gleisbau, bahnbezogene Infrastruktur und Arbeiten für staatliche Eisenbahngesellschaften.
Induvía SA	Induvía SA ist ein Industrie- und Dienstleistungsunternehmen im Eisenbahn- und Infrastruktursektor. Es erbringt Wartungs-, Instandhaltungs-, Logistik- und Servicedienstleistungen.
Materfer (Material Ferroviario SA) **Av. Gral. Savio 4509** **X5925XAD Ferreyra, Córdoba**	Materfer – Material Ferroviario SA ist ein traditionsreiches argentinisches Unternehmen mit Sitz in Córdoba, das sich auf die Produktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, Dieseltriebwagen, Waggons sowie Chassis für Nahverkehrsbusse spezialisiert hat.
Metrovías SA	Metrovías S.A. ist ein Unternehmen der Grupo Roggio, das im Betrieb und der Wartung von Eisenbahn- und Verkehrsinfrastruktur tätig ist. Es ist weiterhin Betreiber der Bahnlinie Urquiza sowie Mehrheitsgesellschafter des aktuellen Subte-Betreibers Emova Movilidad S.A.
Mitsubishi Corporation **– Suc. Argentina** **Carlos María Della Paolera 265, Piso 27,** **Of. B, 1001 Ciudad de Buenos Aires**	Die Mitsubishi Corporation ist in Argentinien im Bahnbereich projektbezogen als Handels- und Koordinationspartner tätig und unterstützt Eisenbahn- und Infrastrukturprojekte durch Projektanbahnung, Konsortienbildung, Beschaffung von Bahntechnik und Finanzierungsunterstützung.
Motora Argentina	Motora Argentina S.A. ist ein argentinisches Eisenbahnunternehmen, das sich auf Reparatur, Instandhaltung und Montage von Schienenfahrzeugen für Güter- und Personenzüge spezialisiert hat. Das Unternehmen verfügt über mehrere Werkstätten in Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba und Tucumán.
Nuevo Central Argentino SA (NCA)	NCA ist ein privates argentinisches Eisenbahnunternehmen, das den Güterverkehr auf dem Netz des ehemaligen Ferrocarril Mitre betreibt. NCA ist vor allem auf den Transport von landwirtschaftlichen Produkten, Industriegütern und Containern zwischen dem Landesinneren und den Exporthäfen, insbesondere im Großraum Rosario, spezialisiert.
Rovella Carranza SA	Rovella Carranza S.A. ist ein argentinisches Bau- und Ingenieurunternehmen, das auf große Infrastrukturprojekte spezialisiert ist. Das Unternehmen ist u.a. im Eisenbahn- und Verkehrssektor tätig und realisiert Arbeiten im Bereich Gleisbau, Erneuerung und bahnbezogene Infrastruktur sowie weitere öffentliche Bauprojekte auf nationaler Ebene.
SABB SA | MJ Comercial SA	SA Bautista Buriasco e Hijos Ltda. (SABB) ist Argentiniens ältester Hersteller von Güterwagen, gegründet 1951. Die Nachfolgefirma MJ Comercial SA betreibt die über 30.000 m² große Produktionsstätte weiter und das Portfolio umfasst auch Reparatur und Refurbishment von Waggons für nationale Betreiber.
Siemens Mobility SA	Siemens Mobility SA ist eine Tochtergesellschaft des deutschen Technologiekonzerns Siemens Mobility. Das Unternehmen ist im Bahn- und Verkehrssektor tätig und bietet Lösungen in den Bereichen Signal- und Leittechnik, Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung sowie Wartung und Modernisierung von Schienenverkehrssystemen.
Sociedad Operadora Ferroviaria SA (SOFSA)	Sociedad Operadora Ferroviaria SA ist das staatliche argentinische Eisenbahnverkehrsunternehmen, das für den Betrieb des Personenverkehrs auf dem nationalen Schienennetz verantwortlich ist. Das Unternehmen betreibt Fern-, Regional- und Vorortzüge, insbesondere im Großraum Buenos Aires sowie auf ausgewählten Langstrecken.
Techint Ingeniería y Construcción	Techint ist ein argentinisch-italienischer Industriekonzern im Bereich Infrastruktur, Engineering und Bau. Über seine Bau- und Engineering-Sparte Techint Ingeniería y Construcción ist der Konzern an Eisenbahn- und Verkehrsprojekten beteiligt, darunter Gleis- und Trassenbau, Brücken- und Tunnelbau, Bahnhofs- und Logistikinfrastruktur sowie komplexe Großprojekte für staatliche und private Auftraggeber.
TecnoTren SA	Tecnotren S.A. ist ein argentinisches Unternehmen das sich auf die Entwicklung und Herstellung leichter Schienenfahrzeuge für Regional-, Tourismus- und Kurzstreckenverkehre spezialisiert hat. Es ist vor allem für seine modularen, diesel- oder hybridbetriebenen Triebwagen bekannt, die für den Einsatz auf bestehender oder reaktivierter Infrastruktur ausgelegt sind.

Unternehmen	Kurzbeschreibung
Toro Brokers SA (TBSA)	TBSA ist ein argentinischer Versicherungs- und Rückversicherungsbroker, der Unternehmen bei der Analyse, Strukturierung und Platzierung von Versicherungslösungen unterstützt. Das Unternehmen ist insbesondere im Industrie-, Infrastruktur- und Transportsektor tätig und begleitet Projekte unter anderem in den Bereichen Logistik, Bau, Energie und Verkehr, einschließlich der Absicherung komplexer Risiken und Großprojekte.
UTE Ferromel Herso	Ferromel–Herso ist ein Unternehmenszusammenschluss von Ferromel S.A. und Herso S.A., der auf Eisenbahninfrastruktur- und Bauprojekte spezialisiert ist. Die UTE ist im Bau, Erneuerung und Instandhaltung von Gleisanlagen und bahnbezogener Infrastruktur bei öffentlichen Projekten tätig.
UTE INFESUR – Premoldeados de Argentina	UTE INFESUR – Premoldeados de Argentina ist ein Unternehmenszusammenschluss, der auf Bahninfrastrukturprojekte spezialisiert ist. Schwerpunkt ist die Herstellung von Betonschwellen für den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Eisenbahnnetzes.
Voith Paper Argentina SA	Voith Argentina ist eine Tochtergesellschaft des deutschen Technologiekonzerns Voith. Das Unternehmen ist insbesondere über Voith Turbo Argentina und Voith Paper Argentina aktiv und bietet Antriebs-, Kupplungs-, Brems- und Systemlösungen für den Bahn-, Industrie-, Energie- und Papiersektor an. Im Bahnbereich ist Voith ein wichtiger Zulieferer von Schlüsselkomponenten und Services für Schienenfahrzeuge und Bahninfrastruktur.
Zonis SA	ZONIS SA ist ein argentinisches Bau- und Ingenieurunternehmen mit Schwerpunkt auf Eisenbahn- und Infrastrukturprojekten. Es ist vor allem im Gleisbau, der Erneuerung und Instandhaltung von Bahnanlagen sowie bei bahnbezogenen Tief- und Ingenieurbauarbeiten tätig.

5 Quellen

Acero y Roca (2026): El tren de Milei: Licitan el Belgrano Cargas para mover US$ 20.000 millones en minerales (31.03.2026), https://aceroyroca.com/2026/03/31/privatizacion-belgrano-cargas-licitacion-mineria-2026/

Agencia de Promoción Inversiones y Comercio Internacional (o.D.): Incentivos a la inversión, https://argentina.ar/es/promargentina/inverti/incentivos-la-inversion

Ing. Agostinelli, Aníbal für CAMARCO (2023): Sector Ferroviario y Subterráneos, Plan de Inversiones 2024-2033- Sector Ferroviario, https://www.camarco.org.ar/wp-content/uploads/2023/07/13-FFCC.pdf

ARCA (o.D.): Régimen de Incentivos para Grandes Inversiones – RIGI, https://www.arca.gob.ar/rigi/

Área Tres (o.D.): TBSA avanza con un tren de pasajeros para Vaca Muerta y asegura financiamiento por 600 millones de dólares, https://www.revistaareatres.com.ar/arquitectura/tbsa-avanza-con-un-tren-de-pasajeros-para-vaca-muerta-y-asegura-financiamiento-por-600-millones-de-dolares/

El Intransigente (2025): Pausa en la privatización de Trenes Argentinos: el Gobierno apuesta a una inversión récord para renovar la red ferroviaria (10.08.2025), https://elintransigente.com/2025/08/pausa-en-la-privatizacion-de-trenes-argentinos-el-gobierno-apuesta-a-una-inversion-record-para-renovar-la-red-ferroviaria/

En el Subte (2025): SOFSE y ADIF ya son sociedades anónimas (20.03.2025), https://enelsubte.com/noticias/sofse-y-adif-ya-son-sociedades-anonimas/

Galligani, Federico in infobae (2026): El Gobierno lanzará a fin de marzo la licitación del Belgrano Cargas y apunta a tenerlo privatizado en diciembre (25.03.2026), https://www.infobae.com/politica/2026/03/25/el-gobierno-lanzara-a-fin-de-marzo-la-licitacion-del-belgrano-cargas-y-apunta-a-tenerlo-privatizado-en-diciembre/

Gimenez Mazó, Edgardo in Aviacionline (2022): El aeropuerto de Neuquén se transformó en el único con conexión ferroviaria en Argentina (09.11.2022), https://www.aviacionline.com/el-aeropuerto-de-neuquen-se-transformo-en-el-unico-con-conexion-ferroviaria-en-argentina

Grimaldi, Ignacio in La Nación (2025): El Gobierno proyecta aumentar la inversión pública en 2026 y prioriza el sistema ferroviario (07.12.2025), https://www.lanacion.com.ar/economia/el-gobierno-proyecta-aumentar-los-recursos-para-obra-publica-en-2026-y-prioriza-el-sistema-nid07122025/

Infobae (2026): Belgrano Cargas proyecta un 2026 con equilibrio financiero y foco en la operación (31.03.2026), https://www.infobae.com/movant/2026/03/31/belgrano-cargas-proyecta-un-2026-con-equilibrio-financiero-y-foco-en-la-operacion/

Jefatura de Gabinete de Ministros | Ejecutiva (o.D.): Participación Público Privada, https://www.argentina.gob.ar/jefatura/evaluacion-presupuestaria/ppp

Mannino, Pablo (2026): El tren eléctrico de Mendoza llegará hasta el aeropuerto (11.02.2026), https://www.lanacion.com.ar/sociedad/el-tren-electrico-de-mendoza-llegara-hasta-el-aeropuerto-nid11022026/

Ministerio de Economía | Transporte (2025): Después de 9 años, Trenes Argentinos compra material rodante y repuestos para mejorar la seguridad (20.01.2025), https://www.argentina.gob.ar/noticias/despues-de-9-anos-trenes-argentinos-compra-material-rodante-y-repuestos-para-mejorar-la

Ministerio de Economía | Transporte (2025): Emergencia Ferroviaria: Avanza el plan de acción para mejorar el sistema ferroviario de cara a la privatización (19.12.2025), https://www.argentina.gob.ar/noticias/emergencia-ferroviaria-avanza-el-plan-de-accion-para-mejorar-el-sistema-ferroviario-de-cara

Ministerio de Economía | Transporte | Trenes Argentinos Operaciones (2024): La línea Mitre ya cuenta con sistema de frenado automático ATS en todos sus ramales (11.12.2024), https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-linea-mitre-ya-cuenta-con-sistema-de-frenado-automatico-ats-en-todos-sus-ramales-0

Morosi, Joaquín in Noticias Argentinas (2026): Belgrano Cargas: las claves detrás de la licitación que impulsa el Gobierno para su privatización (30.03.2026), https://noticiasargentinas.com/economia/el-gobierno-lanzara-la-licitacion-del-belgrano-cargas--modelo--open-access--y-desintegracion-vertical_a69c982c17825f881538c10a9?srsltid=AfmBOooV1aOYQWJ8i6eee9arXaNCnbqK2zCjZYj9TnnTw9N6hSpeGR_V

Petrolnews (2025): TBSA ofrece a las petroleras un nuevo tren a Vaca Muerta (25.09.2025), https://www.petrolnews.net/noticia.php?r=48845

Portal de Noticias Transporte y Energía (2026): Avanzan las licitaciones para obras en el Belgrano Norte, que serán costeadas por el Estado (11.02.2026), https://energiaytransporte.com.ar/Noticias/Noticias-202602/avanzan-las-licitaciones-para-obras-en-el-belgrano-norte-que-seran-cos.html

Portal de Noticias Transporte y Energía (2026): Subte F: Jorge Macri envió a la Legislatura el pedido de endeudamiento por hasta u$s1.350 millones para la obra (10.03.2026), https://www.transporteyenergia.com.ar/Noticias/Noticias-202603/subte-f-jorge-macri-envio-a-la-legislatura-el-pedido-de-endeudamiento-.html

Rossi, Antonio in Letra P (2025): Javier Milei sale a comprar sin licitación 43 trenes que iba a proveer China (22.11.2025), https://www.letrap.com.ar/economia/javier-milei-sale-comprar-licitacion-43-trenes-que-iba-proveer-china-n5420331

Schmitt, Stefanie für GTAI (2025): Argentinien kann mehr sein als das Land des ewigen Potenzials (30.07.2025), https://www.gtai.de/de/trade/argentinien-wirtschaft/wirtschaftsstandort

Subte de Buenos Aires (o.D.): Mapa del Subte de Buenos Aires, https://subte.ar/mapas/

www.gtai.de/mep